



PM 2008 RIII (Dnr 303-1982/2007)

## Konkreta åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholms luft

Skrivelse från Stefan Nilsson och Yvonne Ruwaida (båda mp)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Skrivelse från Stefan Nilsson och Yvonne Ruwaida (båda mp) om konkreta åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholms luft, anses besvarad med vad som föredragande borgarrådet anfört.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Borgarrådet Yvonne Ruwaida och Stefan Nilsson (båda mp) föreslår i en skrivelse till kommunstyrelsen den 16 maj 2007 ett antal åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholm. De anser att Stockholm ska:

- Införa en avgift för att få köra med dubbade vinterdäck i stadstrafik.
- Sänka hastigheten på alla infarter
- Låta alla transporter som staden upphandlar vara odubbade och inte ge parkeringssubventioner till bilar med dubbade vinterdäck.
- Fortsätta åtgärderna med dammbindning och utbyte av vägbeläggningar.
- Stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

*Stadsledningskontoret* anser att det är av största vikt att komma tillrätta med överskridandet av miljökvalitetsnormerna för partiklar. Staden genomför redan ett antal åtgärder för att minska partikelhalten i stockholmsluften bland annat försök med dammbindning, tidigarelagd städning av gator på våren och ny asfaltbeläggning för mindre partikelalstring. Stadsledningskontoret konstaterar att det inte finns något lagligt stöd för att införa avgifter för dubbade däck, att stadens upphandlingsguide för fordon och transporter finns som stöd för de nämnder som genomför upphandlingar där krav på däck ingår.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* påpekar avseende förslaget på avgifter för dubbade däck att nuvarande lagstiftning inte tillåter sådana avgifter. Nämnden anser dock att minskad dubbdäcksanvändning vore den viktigaste åtgärden för att minska PM 10-halterna. Nämnden konstaterar vidare att sänkta hastigheter kan minska partikelhalten. Angående frågan om stadens upphandling av transporter finns redan en

rekommendation om att däck skall vara dubbfria. Även i stadens reseråd, som gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på resor i tjänsten i Stockholms stad, anges att odubbade vinterdäck ska användas av miljö- och hälsoskäl.

*Trafik- och renhållningsnämnden* redogör i sitt svar för reglerna för att införa dubbdäcksavgift samt dubbdäcksavgiften i Oslo, den positiva effekten av att sänka hastigheterna på infartslederna, trafikkontorets policy för egna och upphandlade transporter. Vidare redogörs för de försök med dammbindning som pågår samt frågan om vad framkomlighet och trängselskatt får för effekt.

### *Mina synpunkter*

Arbetet med att förbättra stockholmsluften är ständigt pågående och har gett resultat. Stockholmsluften är idag renare än den någonsin tidigare har varit. Tack vare katalytisk avgasrening och renare bränsle har halterna av kolmonoxid och svavel sjunkit långt under maximalt tillåtna halter. Luftkvaliteten blir bättre i takt med att fordons-tekniken utvecklas och fordonsparken förnyas. Det är glädjande att andelen sålda miljöbilar i nybilsförsäljningen hittills i år uppgår till 40 procent. Renare motorer är en förutsättning för att minska kväveoxidhalterna i storstadsmiljön. Partikelhalten i stockholmsluften har emellertid inte förändrats nämnvärt under de år som mätningar gjorts. Stockholm har periodvis överskridanden. Detta inträffar särskilt på vårvintern när slitaget från dubbdäcken är stort på snöfria gator. Miljökvalitetsnormen för partiklar överskrids framförallt på antalet tillåtna dygn medan partikelhalterna som årsmedelvärde klaras på de flesta håll i staden. Under vissa vind- och väderförhållanden uppgår importen av finare partiklar från Central- och Östeuropa till femtio procent.

Jag instämmer med författarna till skrivelsen att det är viktigt att vidta åtgärder för att motverka att partikelhalterna (PM10) överskrids på Stockholms gator. Remissvaren från miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsledningskontoret redogör på ett bra sätt för problematiken i denna fråga. Att åstadkomma en minskning av dubbdäcksanvändningen är viktigt eftersom dessa står i relation till mängden slitagepartiklar. Frågan är hur en sådan minskning kan åstadkommas. Staden har inte rådighet över frågan om en skatt på dubbdäck. I anslutning till föregående dubbdäckssäsong genomfördes en informationskampanj för att informera stockholmarna om de alternativ till dubbdäck i form av dubbfria vinterdäck som finns och när dessa kan vara ett lämpligare val. Kampanjen har inte fått någon mätbar effekt på stockholmsluften men i den nyligen genomförda enkätundersökningen Miljö och miljövanor i Stockholm 2007 indikerar att medvetenheten om dubbdäckens bieffekter har ökat.

Stockholm har även tillskrivit regeringen för att få tillstånd att förkorta den tillåtna tiden för användning av dubbdäck till den 31 mars.

För de transporter staden upphandlar ingår redan rekommendationer att välja odubbade vinterdäck. Jag instämmer med miljö- och hälsoskyddsnämnden att det knappast är motiverat att kräva ett totalförbud mot dubbade däck – då vissa av stadens transporter kan ske på vägar där dubbdäck kan behövas och där få människor exponeras för de partiklar som alstras.

Staden arbetar med olika typer av åtgärder för att minska partikelhalten, dels förebyggande arbete och dels avhjälpande arbete i form av dammbindning.

Minskade hastigheter leder till minskat slitage och på de infartsleder där kommunen är väghållare är den skyltade hastigheten högst 70 km/tim.

Under våren presenterade stadsbyggnads- och trafikroteln ett åtgärdsprogram för Hornsgatan. Programmet innebär att tydligare skyltning kommer leda genomgångs- trafik till Söder Mälarstrand istället för att gå via Hornsgatan. Ett prov kommer att genomföras med en mobilvariabelskylt, d.v.s. en ljusskylt kommer att sänka farten till 30 km/h för mindre partikelutsläpp under dagar med höga partikelhalter i luften. Trafik Stockholm kommer också att via radio styra undan trafiken från Hornsgatan då det behövs.

Trafikkontoret har under våren tidigarelagt vårstädningen av gator och cykelbanor. Försöket med kemisk dammbindning med CMA har utökats. Denna behandling ger god effekt kortvarigt, men eftersom fel dosering kan leda till halka är det viktigt att försöken utvärderas noggrant innan de används i större skala.

Arbetet med att minska partikelhalterna har förbättrats avsevärt sedan majoritets- skiftet men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Jag instämmer i trafik- och renhållningsnämndens uppmaning till trafikkontoret att de åtgärder som nu bedrivs ska fortsätta och att arbetet ska intensifieras kring de gator som har mest över- skridanden för att minska partikelhalterna.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande Skrivelse från Stefan Nilsson och Yvonne Ruwaida (båda mp) om konkreta åtgär- der för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar i Stockholms luft, anses besvarad med vad som föredragande borgarrådet anfört.

Stockholm den 28 augusti 2008

ULLA HAMILTON

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse från Stefan Nilsson och Yvonne Ruwaida (båda mp)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen beslut att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Uppdra åt stadsledningskontoret att förbereda en uppvaktning av berörda myndigheter i syfte att få till stånd ekonomiska styrmedel i enlighet med nedanstående.
3. I övrigt uppmana trafiknämnden att vidta åtgärder i enlighet med nedanstående.
4. Därutöver anföra följande.

Det finns några platser som är särskilt utsatta under vissa tider på året, och där bebyggelsens utformning och gaturummets förutsättningar bidrar till en svårare problembild. Det finns en rad åtgärder som staden borde överväga som kan avhjälpa problematiken och fortfarande lämna utrymme för trafikanter att använda sitt eget omdöme. Några exempel är:

- varningssystem som informerar trafikanter om situationen och därmed ger dem möjlighe- ter att anpassa sitt agerande
- förebyggande åtgärder i form av information och dylikt som tydligt informerar trafikan- ter om de konsekvenser deras agerande för med sig

- ekonomiska styrmedel bör snarast tas fram av berörda myndigheter för att minska dubb-  
däcksanvändningen
- vid toppar i halterna kan direkta uppmaningar riktas till trafikanter om att överväga att  
välja andra färdmedel eller andra vägar

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. godkänna skrivelsen
2. anföra följande:

En av Stockholms stora miljöutmaningar är att uppnå en god luftkvalitet i staden. De nuva-  
rande många överskridningarna av miljö kvalitetsnormerna för luft drabbar alla stockholmare.  
Partiklar leder till stora hälsoproblem framförallt för människor med hjärt- och lungsjukdo-  
mar och astmatiker. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen. Biltrafiken är den  
enskilt största källan till de höga koncentrationerna av stoft och partiklar.

Det finns mycket kunskap och erfarenheter om effektiva åtgärder för att minska partikel-  
halterna i Stockholmsluften, särskilt på miljöförvaltningen, men dessa används inte eftersom  
det anses att någon annan ska besluta. Under tiden drabbas många Stockholmares hälsa.

De viktigaste åtgärdsområdena är mindre slitage från dubbdäck (färre dubbdäck och  
kortare dubbdäckssäsong), sänkta hastigheter, och minskat antal motorfordon. Fortsatta  
åtgärder bör därför inriktas inom dessa områden. Att prioritera andra otillräckliga åtgärder är  
att fortsätta att utsätta stockholmarna för oacceptabla hälsorisker.

Dubbdäck förstör asfalten och river upp dammet i mycket större grad än dubbfria  
vinterdäck samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten  
försämras och föroreningarna ökar.

Vägverket anser att regeringen snarast bör skapa förutsättningarna för att införa avgifter  
på dubbdäck. Ett antal norska storstäder har infört avgifter för användandet av dubbdäck,  
något som har resulterat i minskat användande och förbättrad luftkvalitet. Stockholms stad  
ska verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas i Stockholm för att värna stock-  
holmarnas livsmiljö omkring hårt trafikerade gator.

Staden måste även överväga avgifter för dubbdäck genom parkeringstyrmedlet eller för-  
bud genom miljözon, påtryckningar på vägverket för hastighetsminskningar samt ändring i p-  
subventionen för miljöbilar.

Ytterligare studier över hur sänkta hastigheter kan ge minskade partikelhalter behövs. Det  
är viktigt att i samband med detta titta på hur stadens 30-zoner kan utvidgas.

Boende och skolor som befinner sig i ett område med höga risker för luftföroreningar bör  
informerats om detta. Det behövs även riktad och tydlig information till känsliga och utsatta  
invånare såsom allergiker och barn om hur de kan skydda sig de dagar det är riktigt höga  
partikelhalter. De måste då undvika att vistas nära citytrafiken genom att hålla sig inomhus  
eller genom att ta sig till omgivande grönområden. Det kan minska de kortsiktiga effekterna,  
men för en god hälsa på långsikt krävs att partikelhalterna i sig och antalet dagar med förhöj-  
da halter minskar kraftigt.

Förbifart Stockholm löser inte trafikproblemen och därmed luftföroreningarna i Stock-  
holm,

bl a då det endast är en mindre del av trafiken som beräknas passera Stockholm. Erfaren-  
heter från Södra Länken och andra vägbyggen visar att trafiken tenderar att öka generellt av  
nya motorvägar. Ett bättre och mer långsiktigt hållbart sätt att minska trafiken i området är  
arbeta för minskat bilbehov. Exempel på sådana åtgärder är bilpooler, ökad framkomlighet  
för cyklister och bussar, kollektivtrafiknära handel och samordnade varuleveranser till buti-  
ker. Problemen med genomfartstrafik kan minskas t ex genom fysiska ombyggnader som  
minskar hastigheten eller genom att skapa fler infartsparkeringar längs t-banelinjerna för att  
få genomfartstrafikanterna att välja t-banan istället.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Motionen bifalles

Därefter anför följande

Den dåliga luften och överstridandet av miljökvalitetsnormer i Stockholms innerstad har diskuterats i åtskilliga ärenden. Det finns en stor kunskap även hos nuvarande majoritet om de miljö- och hälsoproblem som biltrafiken orsakar. Däremot är viljan till förändringar låg. Åtgärder som tidigare lagd vårstädning, skyltar som lotsar om trafiken och hastighetsbegränsningar är inte tillräckliga för att verkligen komma till rätta med problemen. Vänsterpartiet anser att Stockholm innerstad bör bli en miljözon där det är förbjudet att använda dubbdäck. Vidare bör tiden för dubbdäcksanvändning i hela Sverige förkortas. Biltrafiken måste dessutom minska och incitament för folk att ta kollektiva färdmedel öka.

Vi vill på sikt göra hela Stockholms innerstad bilfri med undantag för utryckningsfordon, färdtjänst, transporter och buss. Vi vill bygga ut kollektivtrafiken i hela länet och ge alla Stockholmare möjlighet att bo en ren stad, med bra luft, kvalitativa grönområden och närhet till kollektiva transporter.

## ÄRENDET

Borgarrådet Yvonne Ruwaida och Stefan Nilsson (båda mp) föreslår i en skrivelse till kommunstyrelsen den 16 maj 2007 ett antal åtgärder för att minska den hälso-skadliga nivån av partiklar i Stockholm. De anser att Stockholm ska:

- Införa en avgift för att få köra med dubbade vinterdäck i stadstrafik.
- Sänka hastigheten på alla infarter
- Låta alla transporter som staden upphandlar vara odubbade och inte ge par-keringssubventioner till bilar med dubbade vinterdäck.
- Fortsätta åtgärderna med dammbindning och utbyte av vägbeläggningar.
- Stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden.

### *Bakgrund*

I staden överskrids miljö kvalitetsnormen gällande partiklar (PM10) på ett tiotal gator enligt mätningar gjorda av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Partiklarna som är mindre än 10 mikrometer (tusendels millimeter) har sitt ur-sprung bland annat i vägtrafikfordonens slitage på vägbanor, däck och bromsar. An-vändningen av dubbdäck är den enskilt största källan till partikelutsläpp. Enligt mil-jö- och hälsoskyddsnämnden skulle en halvering av dubbdäcksanvändningen beräk-nas kunna minska partikelhalterna i Stockholms innerstad med mellan 20 och 25 procent. Även vid förbränning i fordonsmotorer, värmeverk och villapannor släpps partiklar ut i den omgivande luften.

Staden genomför ett antal åtgärder för att minska partikelhalterna. Bland annat genomförs ett försök med dammbindning med kalciummagnesiumacetat (CMA) och tidigare städning av gatorna på våren. Information om dubbdäcksanvändning har sänts ut till alla stockholmare. Nuvarande lagstiftning tillåter inte avgifter på dubbade däck.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret instämmer med författarna till skrivelsen att det är viktigt att vidta åtgärder för att minska den hälsoskadliga nivån av partiklar och att förbättra luftmiljön i Stockholm.

Stadsledningskontoret konstaterar dock att det inte finns lagligt utrymme att ta ut en avgift för dubbdäcksanvändning. Stadsledningskontoret har vidare svårt att se hur en avgift för dubbdäcksanvändning praktiskt skulle kunna genomföras och följas upp. Kontoret bedömer dock att en minskning av dubbdäcksanvändningen är viktigt för att reducera partikelhalterna.

Varje nämnd beslutar själva över vilka krav de ställer i de upphandlingar de genomför. Stadens upphandlingsguide för fordon och transporter finns som stöd för de nämnder som

genomför sådana upphandlingar. Där finns krav på dubbfria däck.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att åtgärder med dammbindning och utbyte av vägbeläggning redan pågår i staden och att trängselskatterna har medfört minskad trafiken i innerstaden. Trafik- och renhållningsnämnden har i uppdrag att vid alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten. Den beläggning som idag finns på de hårdast drabbade gatorna Hornsgatan och Sveavägen är redan av en typ som ger mindre partikelalstring vilket begränsar potentialen för förbättringar genom ny gatubeläggning.

En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra luften i innerstaden är infrastrukturlösningar som medför att bilar och tung trafik som inte absolut måste in i staden kan köra på kringfartsleder. Till exempel Förbifart Stockholm kommer att inverka positivt på luftmiljön på och kring Hornsgatan, som är en av stadens mest miljöbelastade gator.

Den 28 april förväntas kommunfullmäktige besluta om förlängning av miljöbilsdispensen till och med 31 december 2008.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2007 att godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt gemensamma yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Godfrey Etyang (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro (fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **MÖJLIGHETER ATT MINSKA PARTIKELHALTERNA MED FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER**

**Avgift för dubbade vinterdäck i stadstrafik**

En halvering av dubbdäcksanvändningen beräknas kunna minska partikelhalterna i Stockholms innerstad med mellan 20 och 25 procent. En avgift på dubbade vinterdäck skulle rimligen minska dubbdäcksanvändningen, men nuvarande lagstiftning möjliggör inte avgifter på dubbade däck eftersom en avgift kräver en motprestation av det allmänna vilket är svårt att definiera i detta fall.

**Sänka hastigheten på alla infarter**

Sänkta hastigheter har i olika studier visats minska partikelemissionerna med tiotals procentenheter. Det är främst på infarter där hastigheterna är högre som denna åtgärd har potential att ge minskade partikelhalter. När Miljöförvaltningen föreslog att Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 25 april 2005 skulle förelägga staden att vidta åtgärder för att sänka halterna av PM 10, nämnde förvaltningen även sänkta hastigheter som en tänkbar åtgärd mot höga partikelhalter. Förvaltningen tog också upp hastighetsfrågan i den av Stadsledningskontoret ledda arbetsgrupp som under hösten 2005 tog fram ett förslag till åtgärdsprogram mot PM 10.

Stadsledningskontoret valde dock att inte prioritera sänkta hastigheter i det åtgärdsförslag som presenterades för Kommunstyrelsen. I Kommunstyrelsens beslut om åtgärder mot PM 10 ingick inte heller hastighetssänkningar

Vägverket arbetar för närvarande med en översyn av hastigheterna på det statliga vägnätet. Enligt Vägverket är trafiksäkerhet den faktor som väger tyngst i översynen men även hastigheternas effekter på partikelhalter beaktas.

Upphandling av transporter med odubbade däck på fordon

Det finns inget förbud inom Stockholms stad mot att upphandla eller använda fordon med dubbdäck. I stadens upphandlingsguide för fordon och transporter, som är en rekommendation, anges dock att däck skall vara dubbfria.

Även i stadens reseråd, som gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på resor i tjänsten i Stockholms stad, anges att odubbade vinterdäck ska användas av miljö- och hälsoskäl.

Inga parkeringssubventioner till bilar med dubbade vinterdäck

I Stockholm har miljöbilar gratis boende- och nyttoparkering. I definitionen av miljöbil tas dock inte hänsyn till om fordonet körs på dubbade däck. I Göteborg ska dock användning av odubbade däck kopplas som ett användarkrav till definitionen på miljöbil. Detta sker från och med år 2009.

Dammbindning och utbyte av vägbeläggningar

Dammbindning har visats kortvarigt kunna sänka partikelhalterna längs de gator som behandlats. När kalciummagnesiumacetat (CMA) under vintern 2005/2006 lades ut på innerstadsgator sjönk halterna med cirka 30 procent mellan kl 6 och kl 8 men steg relativt snabbt därefter. På Essingeleden lades också CMA ut och där blev effekten större: dygnshalterna sjönk med cirka 15 procent. Försök har även gjorts med magnesiumklorid och PM 10-halterna sjönk då ungefär lika mycket som med CMA.

Ett problem vid dammbindning har varit att utläggningen av dammbindningsmedel vid vissa tillfällen orsakat sämre friktion mellan vägbanan och hjul. Trafikkontoret har dock nyligen fått ny spridarutrustning för dammbindningsmedel som är tänkt att ge väl avvägda mängder på de behandlade gatusträckorna. På detta sätt hoppas kontoret undvika problem med halka i samband med dammbindning. Den nya spridarutrustningen har testats på Sveavägen men några resultat från försöket finns ännu inte.

När det gäller de statliga vägarna har Vägverket gett Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att utreda optimala dammbindningsmedel. Vägverket anger att i detta uppdrag ingår att skyndsamt studera frågan om friktion – detta med sikte på att dammbindning ska kunna genomföras även under kommande säsong.

När det gäller gatubeläggningar har de mest trafikerade gatorna i Stockholm, som Hornsgatan och Sveavägen, en relativt hård beläggning som ger mindre partikelalstring än mjukare beläggningar. Potentialen för ytterligare förbättringar är således begränsad.

Stoppa planerna på höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden.

I den remitterade skrivelsen framförs ett krav på att höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden ska stoppas. Miljöförvaltningen har inte fått kännedom om några planer på höjda hastigheter eller ökad trafik i innerstaden. Trafikkontoret har svarat till förvaltningen att kontoret inte fått några sådana uppdrag, men anger att det råder restriktivitet avseende inrättande av nya 30-zoner i bostadsområdena.

En åtgärd som lär ha minskat trafiken är trängselskatten som infördes i Stockholm den 1 augusti 2007. Någon samlad uppföljning av skattens trafikeffekter har ännu inte gjorts, men under försöket med trängselskatt 2006 minskade trafikarbetet i innerstaden med omkring 15 procent. Trafiken över avgiftssnittet minskade ännu mer – med cirka 20 procent.

Förvaltningens synpunkter

Miljö kvalitetsnormen för PM 10 överskrider fortfarande på tiotals gator i Stockholm. Av de åtgärder som ingick i det åtgärdsprogram mot PM 10 som regeringen fastställde den 9 december 2004 har bara vissa genomförts. Länsstyrelsen har i en skrivelse den 30 oktober 2006 anfört att det för närvarande inte föreligger rimliga förutsättningar att kunna upprätta ett i



länet tillräckligt förankrat kompletterande åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar. Länsstyrelsen menar vidare att det saknas nödvändiga beslut av regeringen angående de mest kraftfulla åtgärdsförslagen.

Mot bakgrund av ovanstående anser Miljöförvaltningen att fler åtgärder behöver vidtas för att miljö kvalitetsnormen ska kunna klaras. Förvaltningen bedömer att den absolut viktigaste åtgärden för att minska PM 10-halterna är att minska dubbdäcksanvändningen. En avgift på dubbade däck skulle kunna minska användandet av dubbdäck men för detta krävs en lagändring. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har emellertid den 17 april 2007 beslutat att avstyrka Miljöförvaltningens förslag beträffande avgift på dubbade vinterdäck.

Även hastighetssänkningar kan minska partikelhalterna. När det gäller det statliga vägnätet pågår för närvarande en genomgång av hastigheterna på vägnätet. I detta arbete beaktas även effekter på partikelhalter. För infarterna för vilka staden är väghållare sker inget sådant arbete, vad förvaltningen känner till.

När det gäller dammbindning pågår för närvarande arbete med att hitta bättre metoder. Miljöförvaltningen kommer i sin tillsyn på väghållarna att följa upp resultaten.

I fråga om transporter som staden upphandlar ingår redan rekommendationer att välja odubbade vinterdäck, och förvaltningen bedömer att det inte är motiverat att kräva ett totalförbud mot dubbade däck – vissa av stadens transporter kan ske på perifera vägar där dubbdäck kan behövas och där få människor exponeras för de partiklar som alstras.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 att som svar på remissen från kommunstyrelsen om skrivelse från Stefan Nilsson (mp) och Yvonne Ruwaida (mp) överlämna och återropa kontorets utlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### **Dubbdäcksavgift**

Fordons utrustning som t.ex. däck regleras i fordonsförordningen. Detta är sålunda en statlig uppgift som kommunen inte har någon rådighet över. Dubbdäcksavgift betraktas i den svenska lagstiftningen som en skatt. Kontoret har valt att informera bilisterna om dubbdäckens betydelse för uppkomsten av partiklar PM 10. En minskning av dubbdäcksanvändningen är nödvändig för att klara miljö kvalitetsnormen för PM 10.

I Norge har kommunerna rätt att ta ut avgifter på fordon som kör med dubbdäck. Dagavgiften är i Oslo 30 kronor, månadsavgiften 400 kronor och säsongsavgiften mellan 1 november till 23 april 1.200 kronor. Dessa avgifter gäller för fordon upp till 3,5 ton. För fordon över 3,5 ton är avgifterna fördubblade. Avgiftsskyldigheten gäller innanför hela Oslo kommuns gränser. Man får ha dubbdäck monterade på bilen i Oslo d.v.s när bilen är parkerad, men så fort man kör bilen inträder avgiftsskyldighet. Den som kör med dubbdäck och inte

har betalat avgift påförs en tilläggsavgift om 750 kronor.

#### **Angående sänkta hastigheter på alla infarter**

Hastighetsminskning har betydelse för uppkomsten av partiklar PM 10. Från Oslo rapporteras att en sänkning av fordonens registrerade hastighet med 10 km/ från 77km/tim till 67km/tim. Partikelhalterna minskar med minst 35%. I Söderleds-tunneln har mätningar visat att vid en ökad hastighet från 72 km/tim till 82 km/tim ökar partikelhalterna med en faktor två.

På infartsleder där kommunen är väghållare är den skyltade hastigheten högst 70 km/tim. På de trafikleder där Vägverket är väghållare - E4 Södertäljevägen från trafikplats Västertorp och söderut och Riksväg 73 Nynäsvägen från trafikplats Larsboda och söderut - är den skyltade hastigheten 90 km/tim. På Vägverkets övriga infartsleder inom Stockholm är den skyltade hastigheten 70 km/tim. Förslag finns om nya hastighetsgränser i intervallet 30-120 km/tim. Inom nämnda intervall föreslås hastighetsgränser i steg om 10 km/tim. Mellan 70 km/tim och 90 km/tim tillkommer som exempel 80 km/tim. Då de nya hastighetsgränserna fastlagts överväger kontoret att föreslå nämnden nya hastighetsgränser på vägavsnitt med höga partikelhalter.

#### **Upphandlade transporter och friktionsdäck**

Kontorets policy för egna lätta och leasade fordon är att dessa ska vara utrustade med friktionsdäck under vinterdäckperioden mellan 1 december och 1 april om det inte finns särskilda skäl för andra däck. För tunga fordon råder förbud att använda dubbdäck. I stadens upphandlingsguide för fordon och transporter rekommenderas att använda dubbfria vinterdäck. Några subventioner för val av däck finns inte.

#### **Dammbindning och utbyte av vägbeläggning**

Kontoret har under tre år gjort försök med kalciummagnesiumacetat (CMA).

Försöken har utvisat att partikelhalterna kan sänkas i innerstadsmiljö med ca 20 procent på torra vägbanor då partikelhalterna är höga. Motsvarande effekt kan uppnås med andra kemikalier. Tekniken med utläggning av dammbindningsmedel är ännu inte färdigutvecklad. Medlens dammbindningsförmåga över tiden, dos och friktionsegenskaper behöver utredas ytterligare. Vid för höga koncentrationer av dammbindningsmedel uppstår halka. Vägverket har därför uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att utreda lämpligt ämne och metod. Så snart Vägverkets arbete är slutfört kommer kontoret redovisa frågan om metoder och dess effekt på dammbindning. Trafikkontoret har sedan ny utrustning anskaffats av Stockholm Entreprenad för spridning av salt och andra lösningar t.ex. CMA påbörjat ett mindre försök på Sveavägen med CMA för att klargöra dos och effekt på partikelhalter samtidigt som kontroll sker på medlets friktionsegenskaper vid givna doser.

Kontoret använder på huvudgatunätet beläggningar med stor andel sten av hög kvalitet och storlek, vilket skapar mindre partikelbildning än beläggningar med annan sammansättning. En effekt av beläggningarna på huvudgatunätet är att dessa skapar mer buller än beläggningar som har mindre stenstorlek.

#### **Angående höjda hastigheter och fler bilar i innerstaden**

Kontoret bedömer inte att hastighetsgränserna behöver förändras på annat sätt än vad som redovisats ovan. Trängselskatten är nu permanent. Under försöksperioden förra året minskade passagerna över avgiftssnittet med ca 22 procent. Kontoret anser att den framkomlighet som uppnåddes på gatunätet inte medförde någon signifikant ökning av bilarnas hastighet. Däremot förkortades restiden genom att tiderna för trafik i kö minskade. I innerstaden minskade partikelhalterna med 13 procent och kväveoxiderna med 8,5 procent.

#### *Trafikkontorets förslag*

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden som svar på remissen från kommunstyrelsen beslutar att överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

## RESERVATIONER M.M.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v) med hänvisning till sitt gemensamma yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att

1. I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till svar på remissen

2. Därutöver anföra följande:

”Av remissvaret att döma finns stor kunskap om ett antal effektiva åtgärder för att minska partikelhalterna i Stockholmsluften men att ingen av dem används eftersom det anses att ’någon annan’ ska besluta. Under tiden drabbas många Stockholmares hälsa. Vi anser att kommunstyrelsen återigen måste överväga avgifter för dubbdäck genom parkeringstyrmedlet eller förbud genom miljözon, påtryckningar på vägverket för hastighetsminskningar samt ändring i p-subventionen för miljöbilar.”

*Reservation* anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Godfrey Etyang (s) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att

1. I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut

2. Förorda att staden vidtar åtgärder i enlighet med nedanstående

3. Därutöver anföra följande

”Det finns några platser som är särskilt utsatta under vissa tider på året, och där bebyggelsens utformning och gaturummets förutsättningar bidrar till en svårare problembild. Det finns en rad åtgärder som staden borde överväga som kan avhjälpa problematiken och fortfarande lämna utrymme för trafikanter att använda sitt eget omdöme. Några exempel är:

- varningssystem som informerar trafikanter om situationen och därmed ger dem möjligheter att anpassa sitt agerande
- förebyggande åtgärder i form av information och dylikt som tydligt informerar trafikanter om de konsekvenser deras agerande för med sig
- ekonomiska styrmedel bör snarast tas fram av berörda myndigheter för att minska dubbdäcksanvändningen
- vid toppar i halterna kan direkta uppmaningar riktas till trafikanter om att överväga att välja andra färdmedel eller andra vägar

Alla dessa insatser bör prövas av kommunstyrelsen och berörda nämnder.”

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Ulla Hamilton (m), ledamöterna Lennart Jansson (m), Torbjörn Erbe (m), Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Karin Karlsbro(fp) och tjänstgörande ersättaren Ulf Linder (m).

”Vi ställer oss bakom förvaltningens förslag till svar på de båda skrivelserna.

Staden arbetar kontinuerligt med att komma tillrätta med de stundtals förhöjda halter av partiklar och kväveoxider på några av stadens gator.

Trafikkontoret arbetar med försök med kemisk dammbindning och har i uppdrag att vid alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten. Under hösten har en informationskampanj om för- och nackdelar med olika vinterdäckstyper genomförts genomutskick till hushåll och däckåterförsäljare och vårstädningen kommer att tidigareläggas.

I budgeten för året anges att dessa olika ansträngningar skall utvärderas och nya åtgärder övervägas”

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

#### **Förslag till beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar  
Att godkänna förvaltningens svar,  
Att uppdra åt förvaltningen att omedelbart inleda ett samarbete med trafikkontoret och vägverket enligt nedanstående, samt  
Att därutöver anföra följande:

Emissionerna av partiklar från slitage och uppvirvling från vägtrafiken är en av de mest uppmärksammade hälsoriskerna just nu. Tyvärr görs för lite för att komma tillrätta med dem. Ingen betvivlar idag att dubbdäcksanvändningen är en av de viktigaste faktorerna för att påverka partikelmängden.

I Stockholms stad har Vägverket främst funktionen av sektorsmyndighet och väghållare för några av de större trafikanläggningarna inom kommunens gränser. Den dominerande väghållaren är dock Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen bör omedelbar initiera ett samarbete med trafikkontoret och Vägverket i syfte att ta fram ett konkret förslag till hur man med en kombination av information och ekonomiska styrmedel kan få ner partikelhalterna i Stockholm.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

#### **Förslag till beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar  
Att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som en redogörelse för nuläget,  
Att Trafikkontoret ska återkomma med förslag på konkreta åtgärder för att minska den hälsofarliga nivån av partiklar i Stockholms luft.

De senaste vetenskapliga rapporterna rörande effekterna av partiklar från trafik i luft visar allt tydligare på samband mellan andelen sådana partiklar i luften och andelen människor som drabbas av besvär i samband med hjärt- och kärlsjukdomar, inkluderande ökande förekomster av hjärtinfarkter.

Andelen hälsofarliga partiklar i stadens luft är därför i allt högre grad en hälsofråga, inte en fråga om en del olägenheter som man får finna sig i om man väljer att bo i en storstad.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande.

Trafiknämnden beslutade den 6 mars 2007 att ge trafikkontoret i uppdrag att skyndsamt återkomma med förslag till bearbetning av de aktuella huvudgatorna med kemiska medel som binder partiklar, att tidigarelägga vårstädningen med omfattande vattenspolning i samarbete med stadens entreprenörer, att i alla upphandlingar av ny asfaltbeläggning på stadens gator använda sig av en beläggning som minskar partikelhalten, att undersöka om bromsbeläggen är en källa till partiklar och hur stadens kan minska dessa, att informera om för och nackdelar med olika vinterdäckstyper i samband med säsongstarten 2007-05-09 samt att uppvakta regeringen för att förkorta dubbdäckssäsongen till den 31 mars.

Sedan beslutet i mars förra året har städningen av stadens gator förbättrats. Trafikkontoret har tidigarelagt vårstädningen av gator och cykelbanor, ökat gatuspolningen och försöket med CMA i dammbindning och halkbekämpning har intensifierats. För att vidare bemöta förekomsten av höga partikelhalter ska ytterligare gator öppnas för trafik så att drabbade huvudstråk avlastas. Även minskad dubbdäcksanvändning välkomnas. Dock förordar inte nämnden avgifter utan ser istället informationen för att få tillstånd en minskad användning av dubbdäck. Staden har redan uppvaktat regeringen i frågan om förkortad dubbdäckssäsong för att på så sätt minska partikelhalterna på de utsatta stråken.

Arbetet har förbättrats avsevärt sedan majoritetsskiftet men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Nämnden anser därför att kontoret ska fortsätta med de åtgärder som nu bedrivs samt intensifiera arbetet kring de gator som drabbas värst genom att till exempel ha automatiska hastighetsändringar.